IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 82)
z dnia 10 marca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 82)

10 marca 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli realizacji programu „Likwidacja miejsc niebezpiecznych”.

W posiedzeniu udział wzięli udział: **Tadeusz Dziuba** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami oraz **Agnieszka Krupa** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Ponownie witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Połączył się już z nami pan prezes Najwyższej Izby Kontroli, pan Dziuba. Witam panie i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości. Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Zasad nie będę przypominał, bowiem są państwu doskonale znane. Przystąpimy do stwierdzenia kworum. Proszę o zalogowanie się i naciśnięcie dowolnego przycisku. Stwierdzam kworum. Głosowanie będzie aktywne dla posłów, którzy dołączą do nas później.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia jest rozpatrzenie informacji NIK o wynikach kontroli realizacji Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych. Proszę pana prezesa o przedstawienie informacji.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Tadeusz Dziuba:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry państwu. Pozwólcie państwo, że powiem kilka zdań wprowadzenia, a potem, za pozwoleniem pana przewodniczącego, głos przekażę panu Majowi, dyrektorowi Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, który to departament rok temu przeprowadził tę kontrolę.

Główne stwierdzenia naszej kontroli dadzą się sprowadzić do trzech tez: dwóch tez krytycznych i jednej pozytywnej. Pozwólcie państwo, że zacznę od pozytywnej. W następstwie naszej kontroli stwierdziliśmy, że jakość zrealizowanych inwestycji jest dobra, nawet bardzo dobra, ale ujawniły się dwa problemy. Po pierwsze część z inwestycji nie jest związana z Programem Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych, a taka była intencja i takie były cele. Drugie stwierdzenie krytyczne jest takie, że z będącej do dyspozycji kwoty ponad 7 mld zł na inwestycje realizujące PLMN przeznaczono nieco ponad 1,2 mld zł, ale i z tej kwoty wydano niecałą połowę, mianowicie ponad pół miliarda, 540 mln zł.

Niewątpliwie dzięki inwestycjom na polskich drogach jest więc bezpieczniej, ale wykonane one zostały niekoniecznie w miejscach sklasyfikowanych jako miejsca niebezpieczne, a do tego rozmiary tych inwestycji były mniejsze niż można było zorganizować. Tyle w krótkim podsumowaniu. Jeśli pan przewodniczący i państwo pozwolicie, chciałbym, aby obszerniejsze sprawozdanie złożył teraz pan dyrektor Departamentu Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, oczywiście, ale jeśli mogę, panie prezesie… Powiedział pan, że część inwestycji nie jest związana z PLMN-em. Czy mógłby pan wskazać, jakie były realizowane inwestycje, które nie są związane z tym programem, czyli wychodzą poza zakres tego programu?

Wiceprezes NIK Tadeusz Dziuba:

Nie chciałbym odbierać chleba panu dyrektorowi. Może on będzie w stanie wskazać precyzyjniej niż ja.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Proszę, panie dyrektorze. Proszę uwzględnić również odpowiedź na to pytanie.

P.o. dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Marek Maj:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, zgodnie z życzeniem i dyspozycją pana prezesa przedstawię wyniki kontroli realizacji Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych. Polska wciąż należy do czołówki, niestety do niechlubnej czołówki państw europejskich, w których na skutek wypadków drogowych ginie najwięcej osób. W 2019 r. na drogach publicznych w Polsce miało miejsce ponad 28 tys. wypadków drogowych, w których śmierć poniosło 2905 osób. Na drogach krajowych wciąż występują odcinki, na których do wypadków dochodzi częściej niż na innych.

We wrześniu 2015 r. Rada Ministrów uchwaliła program wieloletni pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)", którego jednym z komponentów jest Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych. Tak jak cały Program Budowy Dróg Krajowych, tak i PLMN dotyczy dróg krajowych i autostrad, które stanowią wprawdzie zaledwie 4,2% długości dróg publicznych w Polsce, jednak przenoszą ponad 60% ruchu drogowego. Realizatorem tego programu jest zarządca tych dróg, tj. generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. PLMN miał pomóc w ograniczeniu rocznej liczby zabitych w wypadkach drogowych o 50%, do nie więcej niż 2000 osób w 2020 r., i w ograniczeniu rocznej liczby ciężko rannych o 40%, do nie więcej niż 6900 osób w 2020 r. Założeniem PLMN-u była poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg poprzez modernizację miejsc, w których częściej dochodzi do wypadków drogowych. Założono, że zadania do tego programu zostaną dobrane spośród zadań ujętych w planach działań Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z uwzględnieniem stopnia bezpieczeństwa sieci drogowej i na podstawie obiektywnych kryteriów, m.in. wskaźnika wypadkowości i natężenia ruchu.

Celem naszej kontroli była ocena skuteczności realizacji PLMN-u, tego, czy realizacja tego programu przyczyniła się do poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Kontrola ta była przeprowadzona w okresie od września do grudnia 2019 r. i objęliśmy nią okres od 2015 r. do czasu kontroli.

Wyniki kontroli dały podstawę do stwierdzenia, że PLMN przygotowano nierzetelnie. Minister właściwy ds. transportu, opracowując program, nie oparł się na analizie bezpieczeństwa ruchu na sieci drogowej, nie zawarł w projekcie mierników stopnia jego realizacji, a także sposobu jego ewaluacji i oceny. Natomiast generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad, opracowując listę zadań PLMN-u, umieścił na tej liście zadania niespełniające kryteriów kwalifikacji do programu.

Zadaniom zlokalizowanym na odcinkach dróg o niskim poziomie ryzyka od A do C generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad przypisał klasy ryzyka odcinków dróg odpowiadające dużemu poziomowi ryzyka. Tym samym już na etapie tworzenia programu ujęto w nim zadania niespełniające wymogów zakwalifikowania do niego. W konsekwencji ujęcia w programie zadań niespełniających wymogów kwalifikowania ich do tego programu GDDKiA do czasu kontroli NIK zrealizowała 116 takich zadań kosztem 188 mln zł. Stwierdziliśmy też niskie wykorzystanie środków finansowych udostępnionych na realizację PLMN-u. W ramach programu zaplanowano do realizacji 1085 zadań. Ich łączny koszt oszacowano na 7,2 mld zł. W latach 2015–2019 na realizację programu udostępniono środki w wysokości 1,2 mld zł. Z kwoty tej wydatkowano tylko 540 mln zł, tj. 7,5% kwoty pierwotnie oszacowanej i 45% środków w tym czasie udostępnionych. Niski poziom wydatkowania środków powodowany był m.in. nieprecyzyjnym planowaniem wydatków, a także opóźnieniami na etapie przygotowania i realizacji

inwestycji. Opóźnienia realizacji części inwestycji powstawały m.in. ze względu na przedłużające się postępowania na uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej lub trudności z wyborem wykonawców.

W ramach wymienionej kwoty 540 mln zł wydatkowanej w ramach programu realizowano 420 inwestycji, z tego kwotę 188 mln zł wydatkowano na inwestycje, które nie spełniały pierwotnych kryteriów kwalifikacji do program, tj. nie dotyczyły miejsc klasyfikowanych jako niebezpieczne. Wprawdzie realizacja tych inwestycji bez względu na ich realizację niewątpliwie poprawia jakość infrastruktury drogowej i zwiększa bezpieczeństwo jej użytkowników, jednak publiczne wydatkowane środki na miejsca niesklasyfikowane jako niebezpieczne zostały wydatkowane niezgodnie z ich przeznaczeniem. Tymczasem nadal nie zostały zmodernizowane setki odcinków, na których ryzyko wypadku jest duże, bardzo duże i największe. Takie grupy klasyfikuje generalna dyrekcja.

Stwierdziliśmy także, że nie rozliczono efektów uzyskanych w wyniku realizacji PLMN-u. Minister właściwy ds. transportu i generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad nie monitorowali wpływu zrealizowanych w ramach programu inwestycji na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także nie przeprowadzali oceny efektywności inwestycji realizowanych w ramach tego programu. Mimo gromadzenia informacji odnośnie do stopnia wykonania programu zarówno pod względem finansowym, jak i rzeczowym minister właściwy ds. transportu nie dokonywał okresowych realizacji programu i nie podejmował działań w celu poprawy efektywności jego realizacji. GDDKiA nie prowadziła monitoringu punktowego wpływu zrealizowanych inwestycji w ramach programu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. odrębnie dla każdego zadania z grupy zadań realizowanych w ramach programu. Ocena efektywności zrealizowanych w ramach programu rozwiązań pod względem stopnia likwidacji miejsc niebezpiecznych na sieci drogowej nie została jeszcze dokonana. Generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad tłumaczył to koniecznością upływu minimum trzech lat od realizacji inwestycji, by okres analiz był miarodajny. Przy tym przeprowadzona przez kontrolerów analiza wyników klasyfikacji 20 odcinków dróg, na których w 2015 r., a więc ponad trzy lata wcześniej, zakończono realizację inwestycji finansowanych z PLMN-u, wykazała brak większego wpływu tych inwestycji na zmianę klasy ryzyka społecznego na odcinkach dróg, w ciągu których wykonano inwestycję. Z tych 20 wykonanych odcinków ryzyko zmalało na sześciu odcinkach, bez zmian pozostało również na sześciu, a uległo pogorszeniu na ośmiu odcinkach.

Tak jak mówił pan prezes, w ramach kontroli przyjrzeliśmy się również jakości inwestycji zrealizowanych przez oddziały generalnej dyrekcji w ramach PLMN-u. W latach 2016–2018 wybudowano m.in. chodniki dla pieszych o długości 163 km, ciągi pieszo-rowerowe o długości 86 km, 20 km dróg rowerowych, wymieniono lub naprawiono 31 km nawierzchni dróg, przebudowano 65 skrzyżowań, zbudowano 45 azyli dla pieszych. Jakość zrealizowanych inwestycji oceniliśmy pozytywnie.

W związku z dokonanymi ustaleniami i mając na uwadze potrzebę poprawy dalszego funkcjonowania PLMN-u, NIK wnioskowała do ministra infrastruktury o podjęcie działań w celu wprowadzenia zmian w Programie Budowy Dróg Krajowych w zakresie PLMN-u m.in. poprzez określenie przejrzystych kryteriów doboru zadań do programu, określenie mierników, a także monitorowanie jego efektów w regularnych cyklach, co pozwoli na skuteczne zarządzanie programem i na bieżące sprawdzanie do dnia osiągnięcia jego celów.

Do ministra infrastruktury wnioskowaliśmy również o dokonanie oceny i analizy wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego zadań zrealizowanych w ramach PLMN-u i o wykorzystanie ocen i analiz w celu poprawy efektywności dalszej realizacji programu. Natomiast do dyrektora generalnego dróg krajowych i autostrad NIK wnioskowała o zintensyfikowanie działań na rzecz likwidacji miejsc niebezpiecznych na drogach krajowych z wykorzystaniem rocznych limitów środków przeznaczonych na realizację PLMN-u. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy ktoś chce zabrać głos? Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, informacja z kontroli jest porażająca, bo przecież PLMN ma za główny cel poprawę stanu bezpieczeństwa na drogach. Rzadko zdarza się, aby NIK przedstawiała na posiedzeniach Komisji Infrastruktury taką informację z wykonanej kontroli, gdzie negatywnie ocenia podmiot kontrolowany. Tu w gruncie rzeczy mamy do czynienia z tego rodzaju opinią.

Na stronie ósmej w dokumencie, który otrzymaliśmy, znajduje się stwierdzenie: „W związku z tym Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia stopień realizacji Programu Likwidacja Miejsc Niebezpiecznych”. To jest napisane wprost. Dalej: „Niski stopień realizacji Programu po pięciu latach funkcjonowania wskazuje także na nieefektywne planowanie wydatków przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, jak również nieskuteczny nadzór ministra właściwego ds. infrastruktury nad jego realizacją”. To jest najcięższy kaliber, gdy chodzi o ocenę. „Najwyższa Izba Kontroli jako nierzetelne ocenia przygotowanie projektu Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych”, czyli tu mamy źródło, bo najpierw przygotowuje się plan, potem się go realizuje, a tu NIK stawia zarzut nierzetelnej oceny nawet na etapie planowania. Jestem bardzo ciekaw, jak do tej informacji ustosunkuje się minister infrastruktury, ale także GDDKiA, bo nie sądziłem, że jest aż tak źle.

W przedstawionym materiale uderzyła mnie jeszcze jedna rzecz. Jako poseł regionu łódzkiego chciałbym zapytać, dlaczego tylko trzy inwestycje w PLMN-ie, i to jest najniższa wartość spośród wszystkich realizowanych w Polsce, zostały zrealizowane w województwie łódzkim. To naprawdę uderza. Tu są trzy inwestycje przy 27, 20, 21, 42 czy 37 inwestycjach w Zachodniopomorskiem. Dlaczego w tym regionie jest tak mało zrealizowanych inwestycji w tych statystykach, w których chodzi o liczbę wypadków? Dlaczego ten region nie kształtuje się w dolnej grupie województw? Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Maciej Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, panie dyrektorze, panie prezesie, co roku spotykamy się tutaj i dyskutujemy na temat kolejnej analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Miałem okazję analizować to dwukrotnie i wszystko wskazuje na to, że większość trendów, które wcześniej były trendami zmniejszającymi liczbę zdarzeń drogowych czy zmniejszającymi liczbę ofiar śmiertelnych lub rannych, w jakiś sposób zatrzymała się. W zasadzie dzięki państwa pracy uzyskałem odpowiedź na to, dlaczego tak jest. „Najwyższa Izba Kontroli stwierdza, że funkcjonujący w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad system zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w zakresie nadzoru nad przeprowadzaniem kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego nie działał prawidłowo”.

Szanowni państwo, zajmowałem się bezpieczeństwem w lotnictwie. Po takim stwierdzeniu można byłoby powiedzieć, że cały system jest do przebudowy. Jeżeli obejmuje to lata 2015–2018, znaczy to, że gdzieś został popełniony błąd, że błąd był później kontynuowany i nie było żadnej refleksji nad tym, co się dzieje. Są kolejne raporty, są kolejne informacje podane jako statystyka, ale brakuje działań, które mogłyby wpłynąć na poprawę.

Mam pytanie, czy w ostatnich latach, w ostatnim okresie nastąpiły w GDDKiA jakieś zmiany w podejściu do zarządzania bezpieczeństwem? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Paulina Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry. Szanowna Komisjo, rozmawiamy dzisiaj o bardzo ważnej kwestii, o kwestii bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów, kierowców, użytkowników dróg. Mamy miażdżący raport NIK, z którego wynika, że realizowany od 2015 r. PLMN jest nieefektywny. W 2020 r. na drogach zginęło 2480 osób, a w 2019 r. 2909 osób. Liczba rannych to ponad

26 tys. osób, a w 2019 r. było to ponad 35 tys. osób. Chociaż odnotowujemy spadki, to niestety polskie drogi lokalne, drogi ekspresowe, autostrady wciąż kojarzą się ze śmiercią. Wydatki do 2023 r. związane z likwidacją miejsc niebezpiecznych rząd oszacował na ponad 7 mld zł. W związku z tym nasuwa się kilka pytań, które chciałabym zadać.

Jak wskazała NIK, przedstawiono do realizacji 1085 zadań, z czego ukończono tylko 285. Dlaczego tak mało? Co stało na przeszkodzie realizacji tych zadań w ciągu ostatnich pięciu lat? Drugie pytanie: Co takiego stało się, że śmiertelność na polskich drogach wzrosła o 5% w stosunku do 2015 r.? Dlaczego nie osiągnięto zaplanowanej na 2020 r. liczby ofiar śmiertelnych nieprzekraczającej 2 tys. osób i to pomimo pandemii i związanej z nią ograniczonej mobilności? Tutaj naprawdę można byłoby zastanawiać się, ile wynosiłaby ta liczba, gdyby nie lockdown, z którym mieliśmy do czynienia w ubiegłym roku.

Raport NIK wykazał bierność ministra właściwego ds. transportu w realizacji programu. Z jakich przyczyn Ministerstwo Infrastruktury nie zlecało żadnych badań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i wpływu infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego?

Kolejny zarzut jest już do GDDKiA. Jak to się stało, że dyrektor generalny umieścił na liście zadania do realizacji, które nie spełniały kryteriów opisanych przez rząd w programie dróg krajowych na lata 2014–2020? Dlaczego wśród zadań do realizacji dopuszczono aż 23 zadania na drogach kategorii A, które są sklasyfikowane jako drogi najniższego ryzyka?

Na półmetku programu likwidacji wydano zaledwie 7,5% kwoty zaplanowanej na realizację zadania, czyli ok. 150 mln zł. Co z resztą tych pieniędzy? Czemu tak niewiele tych pieniędzy zostało wydatkowanych na zadania, które miały poprawiać bezpieczeństwo?

Skąd w ogóle jest lista miejsc niebezpiecznych, która nie była przecież konsultowana? Przecież stan dróg zmienia się, często się polepsza. Gdzie w całym programie jest miejsce na opinie strony społecznej? Bardzo często to właśnie lokalni aktywiści i aktywistki najlepiej wiedzą, które miejsca w ich najbliższej okolicy są niebezpieczne. Czy Ministerstwo Infrastruktury będzie chciało przeprowadzić konsultacje społeczne w tym temacie?

Jest przykład z województwa łódzkiego. Poseł minister Grabarczyk pytał już o zadania z naszego województwa. Dwa tygodnie temu interweniowałam w sprawie drogi w gminie Błaszki, która jest niebezpieczna. Z tym tematem przyszli do mnie mieszkańcy gminy, którzy po prostu proszą, proszą również swoich lokalnych decydentów politycznych, żeby ich wysłuchali. To jest doskonały przykład tego, że bardzo często mieszkańcy wiedzą, gdzie jest niebezpiecznie, i nie chcą żyć w takich miejscach, gdzie w terenie zabudowanym mijają ich tiry i rozjeżdżają ich drogi. Bardzo prosiłabym o to, żeby się nad tym pochylić i wysłuchać mieszkańców, oczywiście nie tylko mieszkańców województwa łódzkiego, bo to jest problem, z którym borykają się mieszkańcy w całej Polsce.

Na koniec, gdy realizujemy jakiś projekt czy program, zawsze zakładamy jego efekty. Akurat w tym przypadku mało prawdopodobne jest osiągnięcie celów, które zakładał rząd, wprowadzając ten program, ale moje pytanie jest zupełnie szczere. Czego spodziewacie się państwo po zakończeniu tego projektu? Czy jesteście zadowoleni? Czy przeprowadzicie – a w raporcie NIK czytamy, że nie było to zrobione – analizę wpływu programu na bezpieczeństwo ruchu drogowego? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. O głos prosiła pani Agnieszka Krupa, zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych. Przepraszam, jeszcze pani poseł Paluch. Proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, panie prezesie, moje pytanie jest następujące. Jak wiadomo, program został uchwalony we wrześniu 2015 r. Moje pierwsze pytanie kieruję bardziej do GDDKiA. Czy lista zadań ujętych w tym programie była w jakiś sposób weryfikowana? To był załącznik nr 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych. Czy one rzeczywiście odpowiadają kryteriom i czy rzeczywiście zadania te są dobrane właściwie?

Nie wpadałabym może w tak alarmistyczny ton jak posłowie opozycji. Bić na alarm to ich dobre prawo, licentia poetica. Jesteśmy w połowie działania programu, czy

może za połową działania programu, więc myślę, że jeszcze jest czas na jego korektę. W związku z tym mam też pytania, bo w pewnych miejscach wykonanie zadań jest stosunkowo niewielkie.

Cieszę się, że Małopolska wydała już 68% pieniędzy wyłożonych na program czy że są takie regiony jak chociażby Poznań czy Olsztyn, gdzie wykonanie jest stosunkowo wysokie, ale mam pytanie o to, czy generalny dyrektor przewiduje jakieś korekty i działania zarządcze w tej materii. Chodzi o to, żeby zlikwidować miejsca, w których brakuje ścieżek dla rowerów. Często jeżdżąc, mamy niespodzianki w postaci ubranych na ciemno młodych osób, rowerzystów, którzy bez świateł, o szarówce czy w absolutnych ciemnościach korzystają z dróg zupełnie bezmyślnie i bez zważania na skutki. Konkretyzując: Czy w jakiś sposób w początkach programu była weryfikowana lista przedsięwzięć pod kątem ich zgodności i celowości? Czy generalny dyrektor zamierza wdrożyć w tej materii jakieś działania zarządcze? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Również skorzystam z możliwości zabrania głosu i po części odpowiem na pytania pani poseł Matysiak, jak i pani poseł Paluch. W istocie 8 września 2015 r. rząd przyjął PBDK na lata wiadome. Byłem współautorem tego programu. Pierwszy raz w ramach PBDK został dołożony komponent: PLMN. Odpowiadając pani poseł Matysiak: konstruując ten program, wpisując na bardzo długą listę miejsc niebezpiecznych, korzystaliśmy przede wszystkim ze wskazań samorządów, które miejsca w poszczególnych obszarach są niebezpieczne i co należy zrobić, a generalna dyrekcja szeregowała je według stopnia zagrożenia. Później realizacja całego programu oczywiście nie była prowadzona przez nas, tylko przez obecny rząd, więc ten walor konsultacji, przynajmniej w fazie konstruowania programu, był spełniony, bowiem wypływał ze źródła, czyli z samorządu. Nie wiem, czy później Ministerstwo Infrastruktury w jakikolwiek sposób dokonywało korekt tego programu.

Do głosu zgłosiła się pani Agnieszka Krupa, zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Krupa:

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo. Na początku chciałabym odczarować pewne rzeczy, które już na wstępie zostały tutaj powiedziane przez pana prezesa i pana dyrektora z NIK, ponieważ mam wrażenie, że nie został zrozumiany przedmiot kontroli i działania, które w ramach tej kontroli są prowadzone. Niestety mam nieodparte wrażenie, że tezami, które są przedstawione, wszyscy państwo jesteście troszkę wprowadzani w błąd.

Przede wszystkim, jak już powiedział pan przewodniczący, trzeba wskazać, że program, w którym znalazł się załącznik nr 6 będący listą zadań, a który nieszczęśliwie został nazwany Programem Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych, przez co NIK podczas programu nie potrafiła zrozumieć, że to nie jest osobny byt, tylko jeden z załączników do PBDK, został umieszczony w programie we wrześniu 2015 r. To jest ważne, bo tutaj cały czas pojawia się kwota 7 mld zł przeznaczona na tę listę zadań, nie na program odrębny, nie na program Rady Ministrów, tylko na listę zadań. To jest absolutna nieprawda. Nigdy taka kwota nie była przeznaczona na zadania z załącznika nr 6. Zgodnie z zapisami programu dróg krajowych, które wszyscy państwo możecie przeczytać, zadania z załącznika nr 6 mogły być realizowane tylko wówczas, jeżeli na głównych zadaniach z PBDK pojawiły się oszczędności.

Dochodzimy do kolejnego problemu, który mamy z PBDK: mianowicie do listy zadań, która pierwotnie była w tym programie, z przypisaną kwotą 107 mld zł. Wszyscy doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, że lista, która była umieszczona w programie, była warta ok. 200 mld zł. Tak że nie mogliśmy uzyskać oszczędności na zadania, które były warte 200 mld zł, a zabezpieczono na nie jedynie 107 mld zł.

To pokazują i udowadniają dalsze kroki, które Ministerstwo Infrastruktury podejmowało od 2016 r., porządkując listę zadań z programu budowy dróg. Z pierwotnej kwoty 107 mld zł program został powiększony do 135 mld zł, następnie do 142 mld zł, a osta-

tecznie do 164 mld zł. Nawet kwota 164 mld zł nie pozwala na realizację wszystkich zadań z tego programu. Widzę, że pan poseł Suchoń zgłasza się do odpowiedzi i pewnie znowu będzie pytał o Beskidzką Drogę Integracyjną. Między innymi ten projekt, chociaż był w programie, nie może być finansowany, ponieważ tych środków jest za mało. Zatem skoro nie ma możliwości wygenerowania oszczędności, to lista zadań z załącznika nr 6, zwana Programem Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych, nie mogła mieć zabezpieczonej kwoty 7 mld zł.

W kontroli NIK pomieszane były dwa zagadnienia. Ponieważ NIK sprawdzała zarówno zadania, które miały być realizowane z tzw. Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych, jak i inne zadania polegające na poprawie bezpieczeństwa, które realizowaliśmy ze środków budżetu państwa, nastąpiło tutaj dość duże zamieszanie. Chciałabym więc wyraźnie to państwu rozgraniczyć. W kwestii programu budowy dróg skupiliśmy się na realizacji dużych zadań inwestycyjnych, tj. na budowie autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic. Środki na te zadania pochodziły z Krajowego Funduszu Drogowego, natomiast kwestie związane z poprawą bezpieczeństwa czy z modernizacją istniejącej infrastruktury w dużej mierze przenieśliśmy z budżetu państwa i to stamtąd zadania te były realizowane. Nie jest prawdą, że zostało zrealizowanych tylko kilka zadań. Te statystyki są wybiórcze. Obecnie w ramach środków z budżetu państwa realizujemy ponad 500 zadań na istniejącej sieci drogowej, tj. ok. 9 razy więcej niż w 2015 r. Mogliśmy to zrobić… Kwota przeznaczona w budżecie państwa na zadania drogowe wynosiła niespełna 3 mld zł, natomiast w 2020 r. dysponowaliśmy już kwotą 5,1 mld zł, czyli jest to bardzo duży przeskok. Nadwyżka kwoty od 3 mld zł do 5 mld zł, czyli ponad 2 mld zł więcej rocznie, jest przeznaczana właśnie na tego typu zadania.

Dodatkowo było pytanie, czy powstała w Ministerstwie Infrastruktury jakaś refleksja nad realizowanym załącznikiem nr 6, czyli PLMN-em. Tak, oczywiście, ta refleksja była nawet kilkukrotna. Pierwsza w 2017 r., kiedy postanowiliśmy uchylić załącznik nr 6, żeby nie wprowadzać wszystkich w błąd, i druga, która nastąpiła w ubiegłym roku i sfinalizowała się 23 lutego br. Mianowicie w ministerstwie został po raz pierwszy opracowany dedykowany program inwestycyjny, który ma na celu zabezpieczenie realnej kwoty na działania związane z poprawą bezpieczeństwa infrastruktury drogowej. Program ten był konsultowany społecznie. Tutaj odpowiadam na pytanie, które się pojawiło, o to, czy swoje działania w tym zakresie Ministerstwo Infrastruktury zamierza konsultować społecznie. Tak, oczywiście, program bezpiecznej infrastruktury drogowej był wyłożony do konsultacji społecznych i został z nich sporządzony raport. Raport jest dostępny na stronie MI i wszyscy państwo możecie się z nim zapoznać.

Efektem tych działań było przyjęcie programu przez Radę Ministrów 23 lutego tego roku. Rada Ministrów zabezpieczyła 2,5 mld zł na realizację tego programu. Program będzie realizowany w latach 2021–2024, czyli w tym momencie przystępujemy do jego realizacji. Lista opracowywana jest wspólnie z generalną dyrekcją. W ramach programu wstępnie przewidujemy rocznie po 625 mln zł dodatkowych środków na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kwota ta będzie wydatkowana z Krajowego Funduszu Drogowego. W pierwszym etapie realizacji programu będziemy skupiać się na doświetleniu przejść dla pieszych. Pani poseł Paluch wskazywała na to, że drogi są niedoświetlone. Tak, oczywiście zgadzamy się z tym. Chcemy wyeliminować najbardziej niebezpieczne miejsca na przejściach dla pieszych i doświetlić je właściwym doświetleniem dedykowanym tak, żeby piesi i rowerzyści byli na tych przejściach bardzo dobrze widziani przez kierowców.

Poprzez czteroletnią wstępną realizację tego programu mamy nadzieję zlikwidować większość niebezpiecznych miejsc w tym obszarze. Po realizacji programu będzie oczywiście dokonana ewaluacja jego efektów. W zależności od późniejszych decyzji albo będziemy przedłużać ten program, albo będziemy włączać go do innego programu, który Ministerstwo Infrastruktury również przygotowuje, a mianowicie programu, który ma na celu poprawę wszystkich obecnie istniejących dróg, czyli oprócz autostrad i dróg ekspresowych chcemy silniej skupić się na modernizacji dróg klasy GP, czyli tych dróg, które większość z nas najczęściej użytkuje, jadąc do pracy czy w codziennym życiu.

Do tej pory infrastruktura ta nie była w centrum uwagi, ale widzimy jej postępującą degradację i chcemy temu zapobiec. W tym właśnie celu kwota w budżecie państwa jest systematycznie powiększana. …dedykowany do tego program wieloletni. Chcemy, żeby to był program dziesięcioletni, żeby działania te można było planować w dłuższej perspektywie czasu, żeby nie były to działania oparte na jednoroczności budżetu, bo, jak wiemy, te inwestycje drogowe nie są zadaniami, które można realizacyjnie zamknąć w 12 miesiącach, ponieważ najpierw musimy przygotować zadanie, uzyskać wszystkie decyzje, w tym wspomnianą tutaj decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a dopiero później można przystąpić do fizycznej realizacji.

Na tę chwilę myślę, że z mojej strony to tyle. Mam nadzieję, że troszeczkę uporządkowała się państwu kwestia związana z działaniami i zadaniami mającymi na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tak jak wskazałam, przystępujemy do realizacji nowego komponentu, jakim jest już dedykowany program, nie lista zadań bez pokrycia finansowego, ale dedykowany program bezpiecznej infrastruktury drogowej z zabezpieczonymi środkami. Od tego roku przystępujemy do jego realizacji, w pierwszej kolejności skupiając się na oświetlaniu przejść dla pieszych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor. Jeśli pani pozwoli, też spróbuję troszkę uporządkować wiedzę, bowiem powiedziała pani, skądinąd słusznie, że Program Budowy Dróg Krajowych miał na ówczesne czasy rekordową wartość 107 mld zł. Jest to prawda, choć nie do końca, bowiem był tam jeszcze dodatkowy jeden komponent, o ile dobrze pamiętam, na kwotę ok. 47 mld zł na należyte utrzymanie dróg i zabezpieczenie przygotowania finansowego realizacji inwestycji, więc łącznie program ten był na ponad 150 mld zł. Mówiła pani, że 107 mld zł to było zdecydowanie za mało. Ówcześni prezesi dużych firm budowlanych mówili, że na realizację tych inwestycji dostali 107 mld zł i spokojnie by to zrealizowali.

Program miał jeszcze dodatkowy komponent ok. 47 mld zł, choć tu mogę się mylić co do 1 czy 2 mld zł w lewo czy w prawo, czego państwo w narracji nie uwzględniają. Co więcej, wówczas była również narracja taka, że autostrady i drogi ekspresowe w Polsce budowano najdrożej w Europie, co oczywiście nie było prawdą. Później te ceny wzrosły. Wczoraj na posiedzeniu Komisji Infrastruktury pan minister Weber również wskazywał, że dzisiaj kosztorys i oferty generalnej dyrekcji w stosunku do tych kosztorysów są zdecydowanie niższe, więc również nie jest prawdą, że nie ma oszczędności, których nie można byłoby wykorzystać na realizację tego komponentu pt. PLMN.

To tylko gwoli wyjaśnienia, uściślenia i doprecyzowania tego programu. Zgłaszał się jeszcze pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, najpierw dwa słowa ad vocem. Rzeczywiście, pani dyrektor, ciągle powtarzam o Beskidzkiej Drodze Integracyjnej, ale robię to z jednego powodu. To znaczy tych powodów jest wiele, ale najważniejszy dotyczy bezpieczeństwa uczestników ruchu. Otóż dzisiaj droga krajowa nr 52 podąża centrami miast, obszarami zabudowanymi, z dużym ruchem pieszych, w związku z tym poziom zagrożenia dla uczestników tego ruchu jest bardzo wysoki. Przypomnę, że kiedy w 2015 r. ówczesny kandydat na posła, dzisiaj minister Adamczyk i wtedy kandydatka na posła, ale później premier, pani Szydło pojawiali się w okolicy miejscowości, przez które przebiega droga krajowa nr 52, ich twardą obietnicą było to, że ta droga powstanie. Do dzisiaj ta droga nie powstała. Powiem więcej. Jeżeli popatrzymy na zmiany w programie budowy dróg, to wtedy, kiedy on był warty 135 mld zł, droga ta była na trzecim rezerwowym miejscu. Dzisiaj, jak pani dyrektor była uprzejma zauważyć, program ten to już 164 mld zł, a w ramach tych inwestycji próżno szukać realizacji tej drogi. Co więcej, mam wrażenie, że ministerstwo niespecjalnie zabiega o to, żeby procedury administracyjne, odwoławcze itd. przebiegały sprawnie.

Jeżeli mówimy więc o wywiązywaniu się z tych obietnic, to, pani dyrektor, niestety minister Adamczyk i ministerstwo, a także posłowie, którzy twierdzili wtedy, że jest to jedna z najważniejszych, priorytetowych spraw, z tych obietnic się nie wywiązują. Nic

w tej sprawie się nie zmieniło i nie poprawiło. Z przykrością muszę powiedzieć, że ci, którzy uwierzyli w ministerstwo, dzisiaj są bardzo rozczarowani.

Dziwię się też, że podejście ze strony ministerstwa dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest takie, że jest to traktowane jako piąte koło u wozu. Przypomnę, że co roku mamy do czynienia ze sprawozdaniem dotyczącym bezpieczeństwa. Przedstawia je pan minister infrastruktury. Ono jest przygotowywane przez sekretariat krajowej rady bezpieczeństwa. Pytam wtedy o kwestie infrastruktury, zmian wprowadzanych czy to w przepisach dotyczących infrastruktury, czy to w programach. Muszę powiedzieć, że z tego punktu widzenia to, co dzisiaj przedstawiła NIK, wszystkie do tej pory optymistyczne informacje można traktować jako próbę zaciemnienia prawdziwego obrazu sytuacji.

Jeżeli program budowy wzrasta bezpośrednio z 107 mld zł do 164 mld zł, jeżeli inwestycje, które były na liście rezerwowej, gdzieś na jej górnych poziomach, nie są realizowane, to pytam, dlaczego nie są realizowane właśnie zadania związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Przecież wszyscy zgadzamy się co do tego, że kwestia życia i zdrowia ludzi jest kwestią jedną z najcenniejszych, o które w naszym obszarze infrastruktury możemy zadbać. Prosiłbym więc o odpowiedź ze strony ministerstwa na pytanie o to, dlaczego mimo tego, że ministerstwo mówi o znaczącym wzroście wydatków drogowych na drogi, kwestia wprowadzenia większego pułapu realizacji punktowych zadań związanych z poprawą bezpieczeństwa nie doszła do skutku. To są nie tylko kwestie związane z krajowym programem budowy dróg i autostrad, ale to są też kwestie związane z drogami samorządowymi.

Ministerstwo deklaruje, że są niespotykane wcześniej środki właśnie na te inwestycje. Dzisiaj wiemy, w jaki sposób te środki są dzielone. One uwzględniają komponent polityczny. Nie wiem, dlaczego nie uwzględniają komponentu związanego w bardzo silny sposób z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Skoro lista była budowana właśnie na podstawie konsultacji z samorządami, to dlaczego drogą realizacji samorządowych postulatów nie jest również program wsparcia inwestycji samorządowych? Wydawałoby się to naturalne. Pytanie: Dlaczego tak się nie dzieje, dlaczego – to pytanie do pani dyrektor, a jeśli jest pan minister, to do pana ministra – inwestycje te nie były traktowane w tym programie jako inwestycje priorytetowe? Myślę, że to by było jakieś nawiązanie do tego tematu.

Byłbym też daleki od tego, żeby za bezpieczeństwo w ruchu drogowym obciążać pieszych czy innych użytkowników dróg. Oczywiście oni mają odpowiedzialność w swoim zachowaniu, to jest kwestia kluczowa, natomiast wszyscy wiemy, że infrastruktura, zwłaszcza w zakresie ochrony pieszych, niechronionych użytkowników dróg, nie jest wystarczająca. Temat pojawia się systematycznie, są składane różne rozwiązania i propozycje prawne, jednak kwestia infrastruktury, jak widzimy, została dosyć mocno ograniczona, z czym osobiście nie mogę się zgodzić.

Mam prośbę o doprecyzowanie ze strony przedstawicieli NIK dwóch kwestii. Pierwsza dotyczy skuteczności prowadzonych działań. Bodajże pan dyrektor był uprzejmy zaprezentować statystykę mówiącą, że z ok. 20 inwestycji skontrolowanych pod względem efektów sześć z nich pozostało bez zmian i ten efekt był dla bezpieczeństwa obojętny, że w przypadku sześciu nastąpiła poprawa bezpieczeństwa, ale w przypadku ośmiu to bezpieczeństwo pogorszyło się. Bardzo prosiłbym o przybliżenie tego. Czy NIK przeanalizowała, co miało wpływ na pogorszenie się bezpieczeństwa? Czy to nie zostało w odpowiedni sposób zdiagnozowane, czy nieodpowiednie były działania? W jaki sposób to się kształtowało?

Druga rzecz: Czy NIK weryfikowała podejmowane przez ministerstwo działania innego typu, czyli np. zmiany w wytycznych dotyczących budowy dróg, zwłaszcza w obszarze zabudowanym, kwestie uruchamiania przejść dla pierwszych i czasu sygnalizacji? Czy to również było przedmiotem, może na boku, tej kontroli, czy jednak nie? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy jeszcze ktoś z posłów? Pani poseł. Oczywiście, bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję za powtórne udzielenie głosu. Dziękuję też za głos pani dyrektor, bo minęło już tyle lat, że trochę zapomnieliśmy szczegółów. Powiem szczerze, że w świetle tych wyjaśnień raport NIK jeszcze bardziej mnie rozczarowuje. Powiem tak. W 2015 r. okazało się, że PBDK i jego załącznik inwestycyjny obejmuje zadania o wartości dokładnie 198 mld zł, bo tak to było podsumowywane, a kwota tam przeznaczona to było 107 mld zł. Owszem, zgodzę się z sytuacją, że w ostatnim roku z powodu COVID-u mamy na rynku pewne spowolnienie i nie jest to rynek oferenta, tylko rynek zamawiającego, bo widać, że w ostatnich kilku miesiącach ceny w przetargach nieco spadają. Wczoraj na posiedzeniu Komisji mówił o tym pan minister Weber, ale zupełnie inaczej było w latach 2017, 2018 i 2019. To jest pierwsza sprawa.

Nie wiem, co miał na myśli mój przedmówca, mówiąc o komponencie politycznym, ale chcę przypomnieć jedną rzecz, której z oczywistych względów, tzn. z powodu zakreślenia obszaru kontroli przez NIK, w ogóle tutaj nie ma. Przypominam państwu o drodze nr 7 i o drodze nr 47, a właściwie o krajowej drodze nr 47, która nie była realizowana. Jeszcze raz dziękuję Ministerstwu Infrastruktury i GDDKiA, że droga, która była bardzo niebezpiecznym miejscem… To nie było miejsce, tylko było to trzydzieści kilka kilometrów drogi, jednej z najbardziej wypadkowych, z których cała Polska korzysta, jadąc na Podhale, na wypoczynek, i która była najbardziej narażona na korkowanie się i na wypadki przy minimalnej zmianie pogody; 35 km w dwóch etapach. Jeszcze raz dziękuję ministrowi za to, że znalazł miliard złotych na budowę 15 czy 16 km drogi na odcinku Rabka – Nowy Targ i codziennie czy co tydzień jak jadę na posiedzenie, jadąc do Krakowa, widzę, że budowa tej drogi postępuje, chociażby kwestia ta nie znalazła odzwierciedlenia w tych ustaleniach.

Co do dróg samorządowych, to przypominam państwu, że samorządy w 2019 r. dostały 6 mld zł, a w 2020 r. 2,7 mld zł na poprawę stanu bezpieczeństwa i zakres tej kontroli nie odnosi się do tego w najmniejszy sposób. Dobrą wolą i rozsądkiem samorządów było to, w jaki sposób te pieniądze zainwestują. Widzę, że u mnie, w Małopolsce, poprawia się bezpieczeństwo, pojawiają się oświetlone przejścia dla pieszych na drogach wojewódzkich. To mnie cieszy. Generalnie dziękuję pani dyrektor za wyjaśnienia, bo one wyprostowały dużo nieuzasadnionych głosów krytyki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Głos chciała zabrać jeszcze pani dyrektor. Proszę, pani Agnieszka Krupa.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MI Agnieszka Krupa:

Dziękuję bardzo. Chciałam odpowiedzieć na pytanie, które w trakcie swojego wystąpienia zadał pan poseł Suchoń. Przechodząc po kolei, może zaczynając od Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, trudno mi zgodzić się ze stwierdzeniem, że ministerstwo nie podejmuje żadnych działań w celu przyspieszenia czy zniwelowania postępowań odwoławczych czy odwołań, które są składane od wydawanych decyzji. Doskonale pan poseł wie, że jeden z odwołujących się, jeżeli chodzi o decyzję środowiskową dla Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, ostatecznie wycofał to odwołanie. Niestety na drugi podmiot, który odwołuje się od tej decyzji i ją zaskarża, wpływu już nie mamy. Z samorządem natomiast doszło do porozumienia. Co więcej, porozumienie to obejmuje szersze spektrum niż tylko budowę Beskidzkiej Drogi Integracyjnej w standardzie drogi ekspresowej. Wspólnie postanowiliśmy, że do tego projektu dołączymy jeszcze obwodnicę Wadowic w ciągu zwykłej drogi krajowej. To było działanie komplementarne i wspólne w porozumieniu z samorządem Wadowic, który ostatecznie zdecydował się na wycofanie odwołania od decyzji środowiskowej.

Beskidzką Drogę Integracyjną oczywiście identyfikujemy jako bardzo ważny projekt i zdajemy sobie sprawę z tego, że nie jesteśmy w stanie zrealizować go w następnym roku, dlatego dbamy o bezpieczeństwo na istniejącej drodze krajowej nr 52. Tam cały czas są podejmowane punktowe działania, które mają na celu punktową poprawę bezpieczeństwa. Zanim oddamy drogę samorządom, nie zapominamy o niej, wiemy, że do czasu

budowy minie jeszcze trochę czasu, więc inwestujemy w tę infrastrukturę, którą mamy obecnie.

Jeżeli chodzi o działania wspólne z samorządem czy o wspieranie samorządu, jak państwo wiecie, w ramach funduszu, który mamy dedykowany dla dróg samorządowych, wojewodowie właśnie ogłaszają nabory. To są dedykowane nabory na poprawę bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Na ten cel wyasygnowaliśmy w tym roku ponad 500 mln zł i są to dodatkowe środki ponad te, które wojewodowie dostali w ubiegłym roku na realizację zadań na drogach gminnych i powiatowych. To 500 mln zł dodatkowych środków, które bodajże półtora tygodnia temu zostały skierowane do wojewodów z prośbą o pilne ogłaszanie naborów. Nabory te są ogłaszane od tego tygodnia. Samorządy będą mogły partycypować w środkach publicznych i uzyskiwać te środki na poprawę bezpieczeństwa na swojej sieci drogowej.

Chciałabym od razu zdementować, bo może zostałam źle zrozumiana lub nieprecyzyjnie się wyraziłam. Za wypadki na przejściach dla pieszych nie obciążamy winą pieszych. Absolutnie nie. Chcemy zapewnić im bezpieczeństwo, chcemy oświetlić przejścia dla pieszych po to, żeby piesi czuli się komfortowo, a kierowcy jadąc tą drogą, też czuli się komfortowo, żeby widzieli pieszego, który wchodzi na przejście lub chce na przejście wejść, z odpowiedniej odległości umożliwiającej temu kierowcy taką reakcję, żeby nie doszło do wypadku. Absolutnie nie obciążamy pieszych za wypadki. Chcemy po prostu zapewnić im bezpieczeństwo, stąd idea roku 2021, żeby w ramach środków, które udostępniamy generalnej dyrekcji w ramach programu bezpiecznej infrastruktury, i dodatkowych 500 mln zł, które udostępniliśmy samorządom, skupić się właśnie na doświetleniu przejść dla pieszych, żeby pieszy czuł się na sieci drogowej bezpiecznie i komfortowo.

Jeżeli chodzi o samorządy i współuczestnictwo samorządów w kierowaniu zadań do realizacji na istniejącej sieci, to tak, rozmawiamy z samorządami. Samorządy kierują do nas bardzo dużo wystąpień z propozycją realizacji poszczególnych zadań. W miarę możliwości zadania są kierowane do realizacji i realizowane. Po przyjęciu programu bezpiecznej infrastruktury drogowej tych zadań będzie mogło być realizowanych jeszcze więcej, a jak zakończymy prace nad dedykowanym programem do poprawy stanu istniejącej infrastruktury, tę skalę będziemy mogli jeszcze rozszerzyć.

Na chwilę obecną na ten cel mamy dedykowanych w budżecie państwa ponad 5 mld zł, a w ramach bezpiecznej infrastruktury 625 mln zł, czyli na 2021 r. jest to prawie 6 mld zł. Zadania kierujemy do realizacji w ramach tej kwoty i tych ograniczeń finansowych. W kolejnych latach oczywiście będziemy podejmować intensywne działania, żeby ta kwota systematycznie się zwiększała, przez co liczba zadań i poprawa istniejącej infrastruktury będzie jeszcze bardziej widoczna niż obecnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy przedstawiciele NIK chcą jeszcze coś dodać?

P.o. dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Marek Maj:

Tak, chcielibyśmy.

Wiceprezes NIK Tadeusz Dziuba:

Panie przewodniczący, tak, jeśli można.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, proszę.

Wiceprezes NIK Tadeusz Dziuba:

Domyślam się, że dyskusja pomału zmierza ku końcowi, więc chciałbym przypomnieć pewne rozróżnienie, które jest zresztą zawarte w naszym raporcie. Otóż są dwie kwestie, co prawda ściśle ze sobą splecione, ale nietożsame. Jedna kwestia to sprawa poprawy bezpieczeństwa, a druga kwestia to realizacja przyjętego w sposób formalny planu likwidacji miejsc niebezpiecznych.

Otóż chciałbym państwu uświadomić, że w naszej informacji wyraźnie mówimy, że dzięki inwestycjom podejmowanym przez kolejne lata bezpieczeństwo na naszych drogach rośnie, również w ramach działań podejmowanych w związku z Programem Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych. Formalnie uchwalony plan nie został natomiast

precyzyjnie zrealizowany i to było przedmiotem naszego zainteresowania i naszego krytycznego oglądu.

W tym kontekście bardzo ciekawa jest wypowiedź pani dyrektor, która wyraźnie zasugerowała... Wydaje mi się, że założeniem tego programu, przyjętym jeszcze we wrześniu 2015 r., było założenie ułomnego finansowania tego programu, a mianowicie finansowanie z oszczędności. Z tego można byłoby wyprowadzić wniosek, że program ten pomyślano jako coś w rodzaju listka figowego. Przystępując do kontroli, zakładaliśmy, że uchwalony program w większym lub mniejszym rozmiarze jest realizowany i tę realizację sprawdzaliśmy. Jesteśmy radzi, że Ministerstwo Infrastruktury też przyglądało się własnemu dziełu, wyciągnęło z tego wnioski, jak słyszeliśmy, i że likwidacja miejsc niebezpiecznych będzie kontynuowana w nieco innej formie. Tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy jeszcze pan dyrektor?

P.o. dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Marek Maj:

Tak, poproszę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę uprzejmie.

P.o. dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Marek Maj:

Chciałem odpowiedzieć panu posłowi. Jeśli chodzi o skuteczność prowadzonych działań, to w przypadku 20 inwestycji z 2015 r. skorzystaliśmy z badań, które prowadziła generalna dyrekcja. Porównywaliśmy dane z 2013 r. i 2018 r. Wyszedł z tego wniosek, że zadania te praktycznie nie przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa na tych odcinkach. Przyczyniły się tak, jak mówiłem: sześć trochę się poprawiło, osiem trochę się pogorszyło, a na sześciu było tak samo. Stąd taka konkluzja. Nie weryfikowaliśmy natomiast innego typu działań ministerstwa. To jest drugie pytanie.

Chciałbym odnieść się do słów pani dyrektor. Nieładnie jest przeinaczać słowa, zapisane słowa, bo wszystko, co mówiłem, jest zapisane w informacjach. To samo jest w wystąpieniu czy to do ministerstwa, czy to do generalnej dyrekcji. Do tego były składane zastrzeżenia, rozpatrywane przez kolegium. Wszelkie zastrzeżenia, czy to ministra, czy to generalnego dyrektora, kolegium w zdecydowanej większości odrzuciło. Wyraźnie mówiłem, że 1085 zadań, które były wpisane do realizacji w programie, oszacowane były na 7,2 mld zł. NIK nigdzie nie stwierdziła tego, że na to były zapewnione pieniądze, czy czegoś takiego, co imputowała nam pani dyrektor.

Jeżeli chodzi o realizowane inwestycje, w czasie naszej kontroli stwierdziliśmy, że realizowanych było 420 inwestycji, nie kilkanaście czy kilka, tak jak pani dyrektor znowuż próbowała sugerować, że NIK nic nie rozumie z tego, co bada. Może po prostu to, co jest przedstawiane w materiałach NIK, trzeba czytać dokładniej, a nie wyrywkowo. To tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Na zakończenie jeszcze pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Panie przewodniczący, dwa zdania sprostowania, jeżeli mogę powiedzieć.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panowie prezesi, pani dyrektor, nie otrzymałem odpowiedzi na pytanie o to, dlaczego w województwie, w którym zgodnie z danymi mamy bardzo wysoką liczbę wypadków – i to na przestrzeni lat 2015–2019 znajduje odzwierciedlenie także w informacji, także gdy chodzi o liczbę zabitych – są tylko 3 inwestycje zwiększające bezpieczeństwo, i to tylko w założeniach, bo z opisu informacji wiemy, że dwie z tych inwestycji w ogóle nie wpłynęły na poprawę bezpieczeństwa. Dlaczego wykonano tylko trzy inwestycje? To nie mieści się w głowie, jeżeli w pierwszej czwórce województw, gdzie występuje największa liczba wypadków, mamy tylko trzy realizowane inwestycje w ramach PLMN-u. Jak ten program powstawał? Jak

tu się sprzeciwiać, skoro ten program nawet przygotowany został nierzetelnie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze ad vocem chciał w dwóch słowach pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Pani dyrektor, nigdzie nie powiedziałem, że nic państwo nie robicie w sprawie BDI, tylko chciałbym widzieć większą determinację, bo teraz to jest jedna z dróg, jeśli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu, która stanowi zagrożenie. Bardzo doceniam działania dotyczące oświetlenia. To widać na polskich drogach.

Pragnę też przypomnieć, że jeżeli chodzi o kwestię samorządu Wadowic, dołożyliśmy naprawdę dużych starań, żeby nastąpiła tam zmiana, ale przypominam też, że wtedy, kiedy ta droga mogła być realizowana, czyli gdzieś po 2010, 2011 r., pani poseł, koleżanka z ław sejmowych pana ministra Adamczyka, tę drogę blokowała, tak że historia ta ma swoją dynamikę. Dzisiaj jest bardziej zielone światło. Chodzi o to, żebyśmy naprawdę widzieli determinację, bo tu chodzi o bezpieczeństwo na drogach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. I ostatni głos, pani dyrektor Krupa.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MI Agnieszka Krupa:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. W zakresie pytania, które zadał pan minister Grabarczyk, nie chciałam odnosić się do konkretnych zadań czy statystyk, które zostały przedstawione w raporcie NIK, ponieważ, tak jak powiedziałam na początku, one nie odzwierciedlają działań, które w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego ministerstwo realizuje.

To nie jest prawda, że w województwie łódzkim od 2016 r. do dzisiaj realizowaliśmy tylko trzy zadania inwestycyjne. Chociażby na dzień dzisiejszy zadań, które w tym momencie mamy skierowane do realizacji, jest ponad 400 w zakresie zadań poprawiających bezpieczeństwo, a w województwie łódzkim tych zadań jest 22.

Nie jest też prawdą, że to jest najmniejsza ilość, bo średnio na województwo przypada około… takich zadań. Województwo łódzkie jest dość małym województwem, a tych zadań jest obecnie 22, więc trzy zadania są tylko na takim zbiorze, który badała NIK. One nie pokazują prawdziwego obrazu, pokazują tylko wycinek, stąd mogą budzić zaniepokojenie. Zadania w województwach są wybierane sprawiedliwie, nie ma tutaj żadnego ukrytego klucza. Zadania są kierowane do realizacji w zależności od stanu sieci, długości sieci i stanu bezpieczeństwa tej sieci. Województwo łódzkie czy pomorskie, czy jakiekolwiek inne, nie jest pomijane, ma skalę zadań analogiczną do pozostałych województw. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze słowo podsumowania pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. To nie będzie podsumowanie. Minister kontrolowanej jednostki ma prawo sformułować swoje stanowisko do informacji o wynikach kontroli. Tego, o czym mówi pani dyrektor, w stanowisku ministra infrastruktury z 27 maja 2020 r. nie możemy wyczytać. Oznacza to, że minister zlekceważył wyniki kontroli.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Na tym zamykam posiedzenie Komisji. Bardzo serdecznie dziękuję.